



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Suivi de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010)

PRINCIPES D'UN CODE DE CONDUITE SUR LE PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

(Note présentée par 53 États contractants¹, membres de la
Commission africaine de l'aviation civile)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2010) organisée par l'OACI à Montréal en mars 2010, il a été convenu d'élaborer un code de conduite concernant le partage des renseignements relatifs à la sécurité. La pratique continue des organismes aéronautiques de ne pas utiliser des renseignements relatifs à la sécurité à des fins appropriées imposent d'élaborer un code de conduite plus complet concernant la manière équitable et cohérente pour toutes les parties prenantes de l'aviation d'utiliser les renseignements concernant la sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à élaborer un code de conduite complet qui s'applique aux États membres, à l'industrie aéronautique, aux organisations d'aviation et aux communautés économiques régionales ;
- à veiller à ce que le code de conduite énonce la nature, la portée et les méthodes d'échange des renseignements relatifs à la sécurité ainsi que les niveaux d'accès à l'information et l'objet pour lequel cette information peut-être utilisée, comme il en a déjà été convenu à la HLSC ;
- à veiller à ce que le code de conduite contienne les principes proposés au paragraphe 3.2.

Références :

A37-WP/60

Doc 9935, *Rapport de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité*

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

1. INTRODUCTION

1.1 À la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2010) organisée par l'OACI à Montréal en mars 2010, il a été convenu d'élaborer un code de conduite concernant le partage des renseignements relatifs à la sécurité.

1.2 Les recommandations ci-après de la HLSC 2010 (Doc 9935) rendent compte de ce qui a été convenu durant la Conférence.

RECOMMANDATION 2/3

La Conférence convient de recommander :

a) *Échange de renseignements sur la sécurité*

- 1) que l'OACI élabore un code de conduite concernant l'échange des renseignements sur la sécurité, spécifiant que ces renseignements doivent être utilisés d'une façon équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation, et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir un avantage commercial ;

et

- 3) que l'OACI facilite l'intégration des données et renseignements sur la sécurité provenant de diverses sources ainsi que la communication des résultats des analyses correspondantes, l'objectif étant de garantir que ces renseignements sont diffusés à des fins appropriées.

2. ANALYSE

2.1 Les États africains se sont rendu compte que, même après ce qui a été convenu à la HLSC 2010 en mars, certaines organisations d'aviation continuent d'utiliser les renseignements relatifs à la sécurité à des fins autres que la sécurité. On estime que cette pratique ne vise pas à améliorer la sécurité. Il n'est d'aucune utilité de signaler des carences liées à la capacité d'assurer une exploitation sûre sans en même temps créer le moyen nécessaire pour apporter des modifications requises.

2.2 En conséquence, l'élaboration d'un code de conduite complet pour l'utilisation équitable et cohérente des renseignements devient de plus en plus importante. On est convaincu que, par souci de cohérence, l'application d'un tel code devrait excéder les États membres. À cet égard, on sait que les renseignements relatifs à la sécurité sont utilisés par l'industrie aéronautique, d'autres organisations d'aviation et des communautés économiques régionales. Bien que nous appuyons la position de l'OACI concernant le code de conduite, nous souhaiterions proposer qu'il soit tenu compte des principes ci-après dans l'élaboration du code de conduite :

- a) le code de conduite devrait s'appliquer à toute personne légale qui utilise des renseignements relatifs à la sécurité à une fin quelconque, tels que les États membres, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés

économiques régionales, et devrait être présenté dans un document approprié légalement contraignant ;

- b) les États, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales n'auront pas accès à des renseignements relatifs à la sécurité s'ils ne signent pas le code de conduite;
- c) le code de conduite devrait être assorti d'un mécanisme d'application et contenir des dispositions concernant les responsabilités applicables;
- d) les États membres, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales devraient convenir de recueillir et d'échanger des renseignements relatifs à la sécurité d'une façon transparente pour garantir qu'ils puissent s'acquitter efficacement de leurs responsabilités individuelles et collectives concernant la sécurité du transport aérien international;
- e) les États membres, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales utiliseront les renseignements relatifs à la sécurité pour pouvoir respecter les SARPs applicables de l'OACI;
- f) les renseignements partagés concernant la sécurité seront utilisés par les États, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales de façon équitable et cohérente, à la seule fin d'améliorer la sécurité de l'aviation et non pour créer des conditions inéquitables de concurrence, notamment des mécanismes d'embargo opérationnel;
- g) les renseignements relatifs à la sécurité divulgués au public et aux médias doivent être conformes au code de conduite;
- h) les États membres, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales feront preuve de prudence dans la divulgation des renseignements, gardant à l'esprit également la nécessité de transparence et la possibilité que la divulgation de renseignements puisse compromettre la fourniture future de tels renseignements;
- i) dès réception de renseignements relatifs à la sécurité provenant d'un autre État, d'une autre industrie aéronautique, d'une autre organisation d'aviation ou d'une autre communauté économique régionale, les États membres, l'industrie aéronautique, les organisations d'aviation et les communautés économiques régionales conviendront d'indiquer le niveau de confidentialité et respecteront en matière de divulgation des principes équivalents à ceux de l'État, de l'industrie aéronautique, de l'organisation d'aviation et de la communauté économique régionale qui a produit les renseignements en question;
- j) les États membres actualiseront périodiquement les renseignements concernant la mise en œuvre de leur plan d'action correctrice;
- k) l'OACI validera les plans d'action des États pour s'assurer que les mesures prises répondent aux exigences minimales et publiera les renseignements actualisés sur le

niveau amélioré de sécurité de tous les États toutes les fois que ses plans d'action auront été mis en œuvre.

3. **CONCLUSION**

3.1 La pratique continue des organisations d'aviation de ne pas utiliser des renseignements relatifs à la sécurité à des fins appropriées rend nécessaire l'élaboration d'un code de conduite plus complet indiquant la manière équitable et cohérente pour toutes les parties prenantes de l'aviation d'utiliser des renseignements relatifs à la sécurité.

3.2 Dans le contexte ci-dessus et comme il en a été convenu à la HLSC 2010, les États africains recommandent par la présente que l'Assemblée convienne des mesures proposées dans le résumé analytique.

— FIN —